

А. В. БАДЕХА

(г. Гомель, Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины) Науч. рук. **А. П. Геврасёва**,
канд. экон. наук, доц.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Транзитно-транспортный потенциал Республики Беларусь определяется геоэкономическими условиями и возможностями реализации имеющихся преимуществ. Высокая степень транзитивности нашей страны связана с тем, что через её территорию проходят 2-й и 9-й международные транспортные коридоры (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород; Хельсинки – Санкт-Петербург – Киев – Кишинев – Бухарест – Дмитровград – Александрополис). Данное обстоятельство обуславливает необходимость расширения экспорта транспортных услуг на всех видах транспорта и развития транспортно-экспедиционной деятельности путём создания национальной транспортно-логистической системы.

В Республике Беларусь реализуется 46 инвестиционных проектов по созданию логистических центров, в том числе 36 в соответствии с Программой развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, утверждённой постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 года №1249 [1]. Всего введено в эксплуатацию 17 логистических центров, основными из которых являются: «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Гомель-Белтаможсервис», СООО «Брествнештранс», ИП «БЛТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Озерцо-Логистик», СООО «Бел Вингес Логистик», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», РУП «Минск-Кристалл», ООО «Интер Строй Портал Плюс». Кроме того, в июне 2013 года РУП «Белтаможсервис» ввел склад транспортно-логистического центра «Гомель-Белтаможсервис». Из них только 4 являются собственностью Республики Беларусь. Наиболее активно в этом направлении движется Минская область (14 из 17 центров), что связано со стремлением бизнеса находиться ближе к мегаполисам, городу Минску.

Государственная программа развития транзитного потенциала Беларусь на 2011 – 2015 гг. направлена на развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории страны; совершенствование технологии организации перевозок транзитных грузов прямыми ускоренными поездами, в том числе контейнерными; расширение международного сотрудничества в сфере транспорта и инфраструктуры. Планируется, что до конца 2015 года общий объём инвестиций в строительство и развитие существующей логистической инфраструктуры составит более 900 млн. долл. США [2].

Таким образом, в республике идёт наращивание использования логистических услуг, хотя есть проблема непонимания руководителей многих промышленных предприятий в их необходимости. Многие считают, что это дополнительные услуги, без которых можно обойтись. Вместе с тем, мировая практика показывает, что применение услуг логистов позволяет снизить издержки предприятия на 10-20 %. Благодаря оптимальной логистике предприятие «Пинскдрев», занимаясь экспортом спичек в Украину, может снижать цену для потребителей 15 %. Важность примера связана с тем, что транспортные расходы составляют значительную долю в себестоимости. Примером построения международной логистической цепи на базе принципов сотрудничества, всеобщей оптимизации,

системного подхода можно считать тот факт, что предприятие «Элема» активно сотрудничает с зарубежными предприятиями, являясь неотъемлемой частью логистической цепочки. 42-48 % экспорта этого предприятия – это продажа услуг по пошиву коллекций под известными брендами. Еще один пример: ОАО «Гомсельмаш» оптимизирует логистическую сеть, делая выбор не в пользу, например, транспортировки и складирования произведенной в Республике Беларусь продукции в Китай, а в пользу размещения производственных мощностей в Китае путем создания совместного предприятия. В настоящее время открываются посреднические предприятия, оказывающие логистические услуги в комплексе. Однако уровень спроса на данные услуги на белорусском рынке находится в стадии формирования. В наибольшей степени комплексными услугами пользуются компании в следующих регионах: Минская область (24 %), Гомельская (22 %) и г. Минск (20 %) [3].

В мировой экономической системе логистика является наиболее эффективным, рыночно-ориентированным способом планирования, формирования и развития товароматериальных и сопутствующих им потоков с наименьшими издержками во всей логистической цепи [4]. Однако на сегодняшний день Республика Беларусь как международный перевозчик грузов стала терять свои позиции. Одним из существенных препятствий на пути развития сектора международных транспортных услуг является низкий уровень развития нашей транспортной логистики. На сегодняшний день отечественные транспортно-логистические центры – обычные усовершенствованные склады. Это происходит из-за специфичности развития самих логистических систем, обусловленных целым рядом причин:

- недостаточно прочные связи между производителями, поставщиками и потребителями, которые должны быть объединены в одну систему;
- создание логистических систем требует капитальных вложений и значительных единовременных затрат;
- постоянное совершенствование технологий предполагает интенсивную подготовку кадров по специальности «логистика», переподготовку и повышение квалификации в этой области персонала среднего и высшего менеджмента [5].

Таким образом, в целях повышения эффективности функционирования национальной логистической системы необходимо решить ряд важных задач:

- создать единую транспортно-логистическую систему, включающую структуры как государственной, так и частной форм собственности;
- обеспечить государственную поддержку притока иностранных инвестиций в этот сектор услуг;
- значительно расширить комплекс транспортно-логистических услуг (включая планирование, контроль, менеджмент и доставку) при использовании аутсорсинга логистических услуг на международном рынке;
- открыть за рубежом многофункциональные логистические центры, представляющие комплексы объектов, обеспечивающих управление товарными, сервисными и информационными потоками, предназначенные для управления продвижением товаров, в том числе белорусского производства, их реализации в стране назначения;
- сформировать систему подготовки высококвалифицированных специалистов. Комплексный подход к решению поставленных задач позволит обеспечить активизацию деятельности транспортно-логистических систем в Республике Беларусь, востребованность их услуг со стороны как отечественных, так и зарубежных предприятий.

Список используемой литературы

1 Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года./ Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. Центр правовой формы информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2005. – URL: <http://www.pravo.by> (дата обращения: 27.01.2015).

2 Минтранс: у Беларуси есть все предпосылки войти в число 50 ведущих стран по эффективности/naviny.by экономика [Электронный ресурс]. – 2015. – URL: <http://naviny.by> (дата обращения: 27.01.2015).

3 Почему бы не сделать Беларусь страной, благоприятной с точки зрения логистики/ [Электронный ресурс]. – 2015. – URL: <http://www.ekonomika.by> (дата обращения: 27.01.2015).

В Беларуси растут объемы оказания транспортно-логистических услуг/ [Электронный ресурс]. – 2015. – URL: <http://agronews.by> (дата обращения: 27.01.2015).

4 Климович, Л. К. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики /Л. К. Климович, Е. А. Шека // Международное право и международные отношения – 2014. – № 1. – С. 3-5.